

Relazione accompagnatoria alla bozza finale del PIR IFRP 2026

SOMMARIO

Sommario

Par. 1.6 – Glossario dei termini.....	3
FASCIA PENDOLARE	4
Par. 2.3.9 – Sistema di alimentazione.....	4
Par. 2.4 – Restrizioni di traffico.....	4
Par. 2.5 – Orario di esercizio	5
Par. 2.7 – Utilizzazione della rete.....	6
Appendice 3 al capitolo 3.....	6
Art. 4.....	6
Par. 4.4.2 – Processo di allocazione della capacità quadro.....	7
Par. 4.3 – Riduzioni di capacità.....	8
Par. 4.6.2 – Criteri di priorità delle tracce orarie	9
Par. 5.3.2 – Tariffe del Pacchetto Minimo d’Accesso	9
Par. 6.3.2 – Regole di gestione.....	10

Premessa

Si riportano di seguito le valutazioni di RFI alle osservazioni presentate nell'ambito della procedura di consultazione del Prospetto Informativo della Rete di cui all'art. 14, comma 1, del D.Lgs. 112/2015.

PARAGRAFI	S.O.	OSSERVAZIONI	RISPOSTA RFI
Par. 1.6 - Glossario dei termini	<u>Regione Piemonte</u>	<p>Visto che la capacità di una infrastruttura non deve dipendere dalle richieste ma deve fornire una indicazione sul numero massimo di tracce ferroviarie assegnabili in funzione degli elementi tecnici e di sicurezza caratterizzanti l'infrastruttura (o porzione di essa) stessa, si propone di modificare la definizione di "Capacità di infrastruttura" sostituendo "richieste" con "ammissibili" come nel seguito indicato e evidenziato in rosso.</p> <p><i>"Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste ammissibili su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo."</i></p> <p>Rileva far emergere le differenze tra il generico servizio regionale e quelli assoggettati a OSP che, basandosi sulla rete di forza garantita dal servizio ferroviario, riescono a soddisfare le complessive esigenze di mobilità degli utenti anche attraverso il coordinamento con il servizio automobilistico di adduzione alle stazioni. Il venir meno della garanzia dell'effettuazione di determinate corse da parte del servizio ferroviario non consentirebbe una efficiente ed efficace pianificazione intermodale dell'offerta per l'utente finale. Pertanto si chiede di inserire nel glossario la definizione di "<i>Servizi Regionali OSP: servizi di trasporto, destinati a soddisfare le complessive esigenze di mobilità integrata degli utenti, assoggettati a Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) anche tra più regioni</i> "</p>	<p>Come noto da ampia letteratura tecnica e come riscontrabile nella pratica, le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura sono solo uno degli elementi che concorrono a determinare il numero di tracce effettuabili sulla stessa nell'unità di tempo (vedi, ad esempio, Fiche UIC 406).</p> <p>Si ritiene quindi di rifiutare la prima proposta in quanto il termine "Ammissibili" dovrebbe essere accompagnato da una definizione dei criteri di ammissibilità.</p> <p>La definizione attualmente presente in PIR di "Servizi Regionali" riguarda i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze delle Regioni. I servizi OSP, sia Regionali che eventualmente di Lunga percorrenza, hanno la stessa priorità in quanto destinati a soddisfare le esigenze di mobilità.</p>

FASCIA PENDOLARE	<u>Regione Piemonte</u>	<p>FASCIA PENDOLARE</p> <p>Viste le mutate dinamiche degli spostamenti dei pendolari a seguito delle diverse flessibilità concesse dalle aziende agli orari dei dipendenti, anche a seguito della pandemia, si chiede di valutare l'estensione degli orari della fascia pendolare. FASCIA PENDOLARE: 6:00-10:30 e 16:30-20:00</p>	<p>In merito all'estensione degli orari della fascia pendolare, non si ha evidenza di un mutamento dei livelli della domanda tale da poter determinare l'estensione del relativo intervallo temporale. Tenuto conto di quanto sopra esposto, non si ritiene accoglibile l'osservazione in esame fermo restando la piena disponibilità del Gestore a ricevere ed esaminare puntuali analisi ad esso forniti.</p>
Par. 2.3.9 – Sistema di alimentazione	<u>Regione Piemonte</u>	<p>Viene riportata 2 volte la tabella con le caratteristiche linea Settimo Torinese-Rivarolo Canavese denominata Tabella 2-10 pag 38 e 2.11 pag. 39 – Le 2 tabelle riportano valori differenti di velocità. In caso si tratti di upgrade prestazionale per interventi di efficientamento dell'infrastruttura occorre indicare la data di rilascio o se già implementati, eliminare la tabella con i valori non corretti e ridefinire la numerazione delle medesime e delle seguenti.</p> <p>Pag. 39 – Tabella 2-1 - Caratteristiche linea Rivarolo Canavese-Ponte Canavese – mancano le indicazioni di velocità massima e categoria per le tratte tra Favria e Pont</p>	<p>La tabella 2-10 fa riferimento ad uno scenario antecedente l'implementazione dell'SCMT ("Sistema controllo marcia treno") in cui la velocità massima era fissata a 70 km/h, invece la tabella 2-11 si riferisce all'attuale scenario, successivo all'implementazione del SCMT. Si è proceduto all'eliminazione della tabella 2-10, essendo ormai superata, e a ridefinire di conseguenza la numerazione delle tabelle successive.</p> <p>Per quanto riguarda la tabella 2-12, si è provveduto ad inserire le indicazioni di velocità massima e categoria attualmente vigenti. I valori della tabella potranno essere soggetti a modifiche in seguito alla conclusione dei lavori che interessano la tratta di riferimento.</p>
Par. 2.4 – Restrizioni di traffico	<u>Regione Piemonte</u>	<p>I sotto paragrafi 2.4.2 – 2.4.4 -2.4.5 risultano privo di contenuti ma vi è solo indicazione "per memoria" – dicitura non significativa. Occorre specificare se le restrizioni sono presenti o meno e in caso positivo di quale natura.</p>	<p>Le restrizioni non sono attualmente presenti. La dicitura "per memoria" viene utilizzata per i paragrafi senza contenuto per mantenere fede alla <i>Common Structure</i> del <i>Network Statement</i> di RNE alla quale il Gestore è tenuto ad uniformarsi.</p>

<p>Par. 2.5 – Orario di esercizio</p>	<p><u>Regione Piemonte</u></p>	<p>In riferimento alla linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese si chiede di inserire la data di conclusione dei lavori in corso che consentiranno l'eliminazione della fascia IPO al mattino come sotto riportato: “Si segnala che ogni giorno, durante la mattina, è prevista un'interruzione di linea programmata in orario (IPO) indicativamente dalle ore 10:15 alle ore 11:50 fino alla conclusione dei lavori attualmente in corso stimata per il (mese/1° 2° semestre) del (anno).”</p> <p>Linea Rivarolo – Pont – attualmente sospesa all'esercizio – si propone di modificare le indicazioni di orari di apertura in caso di ripristino come di seguito: lunedì-venerdì: 6.45-15.37 sabato e festivi: al momento non utilizzato previsto</p> <p>Linea Torino – Germagnano – Eliminare IPO prevista ogni giorno dalle 9.15 alle 11.35 in quanto risulta già ad oggi non presente e non se ne comprende la motivazione del ripristino al 2026. L'eliminazione sopra richiesta delle IPO è inoltre coerente con quanto indicato al paragrafo 4.3.2 primo capoverso pag. 94</p> <p>Tratta Germagnano-Ceres Viene indicato che il servizio risulta sospeso dal 12 giugno 2023. In analogia con quanto indicato per la tratta Rivarolo-Pont si chiede di indicare un orario di servizio in caso di ripristino.</p> <p>Si chiede, infine, di predisporre un adeguato schema rappresentativo della variazione dei costi relativi ad ogni variazione dell'orario di apertura, anche previsto o possibile, delle linee sopra indicate.</p>	<p>Per quanto riguarda la linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese, viene accolta l'osservazione, in quanto è stato inserito il periodo di conclusione dei lavori che consentiranno l'eliminazione della fascia IPO al mattino, stimato al 1° semestre del 2026.</p> <p>Per quanto riguarda la linea Rivarolo – Pont, è stata accolta la modifica proposta, in quanto si è proceduto a sostituire l'espressione “non utilizzato” con “al momento non previsto”. Sono stati, inoltre, aggiornati gli orari di apertura in caso di ripristino, come di seguito indicati: lunedì-venerdì: 6.29-20.35 sabato e festivo: al momento non previsto</p> <p>Per quanto riguarda la linea Torino – Germagnano, si è proceduto a modificare l'IPO, circoscrilandola alla tratta Ciriè – Germagnano dalle 9.55 alle 12.00.</p> <p>Come proposto, per quanto riguarda la linea Germagnano – Ceres, sono stati aggiunti gli orari di apertura in caso di ripristino, come di seguito indicato: lunedì-venerdì: 6.26-19.44 sabato e festivo: al momento non previsto</p> <p>Sarà possibile fornire informazioni riguardanti i costi relativi ad ogni variazione dell'orario di apertura delle linee indicate solo a fronte di puntuale richiesta successivamente avanzata.</p>
---------------------------------------	---------------------------------------	---	---

<p>Par. 2.7 - Utilizzazione della rete</p>	<p><u>Regione Piemonte</u></p>	<p>Tabella 2-17 Mancano indicazioni numeriche per la tratta Torino Rebaudengo – Ciriè e indicazione valore capacità massima CeresGermagnano. Si suggerisce di valorizzare a 0 i dati non presenti causa chiusura linea per coerenza alle indicazioni inserite nelle precedenti tabelle.</p>	<p>La capacità massima per la tratta Torino Rebaudengo – Ciriè è pari a 190 tr/giorno, in coerenza con quanto riportato per le tratte Torino Rebaudengo – Caselle aeroporto e Caselle aeroporto – Ciriè in quanto Caselle aeroporto rappresenta una stazione intermedia della linea Torino Rebaudengo – Ciriè. Per semplicità di visualizzazione, le due tratte sono state incluse nella tratta Torino Rebaudengo – Ciriè</p> <p>Il valore di capacità massima per la tratta Ceres Germagnano è ancora in fase di determinazione in attesa del completamento dei progetti di lavori di riattivazione della tratta in corso.</p> <p>Si è proceduto a valorizzare a 0 i dati non presenti nella Tabella 2-17, come richiesto.</p>
<p>Appendice 3 al capitolo 3 - Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP</p> <p>Art. 4</p>	<p><u>Regione Piemonte</u></p>	<p>Una volta definito e sottoscritto l'AQ pluriennale tra RFI e la Regione si ritiene che la prospettata variazione non possa essere relativa all'intero AQ ma che possa essere accettata entro un determinato limite percentuale al fine di non rendere vana la programmazione pluriennale di servizi OSP con un preciso cadenzamento all'interno delle ore di servizio al pubblico. Si ritiene pertanto di chiedere che venga modificata la parte seguente con l'integrazione proposta in colore rosso.</p> <p><i>“Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche, entro un massimo del 10% della capacità assegnata per tratta e fascia oraria, anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di</i></p>	<p>Come già indicato nelle valutazioni di RFI alla 1 bozza del PIR 2026 dell'IFN si rappresenta che la clausola in questione ancora la possibilità di revisione ad alcune casistiche predeterminate che esulano dall'autonomia contrattuale delle parti. Ne consegue che la modifica relativa all'introduzione di predeterminato limite quantitativo alla capacità oggetto di modifica non può essere accolta.</p>

		<i>provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari."</i>	
Par. 4.4.2 – Processo di allocazione della capacità quadro	<u>Regione Piemonte</u>	<p>Con riferimento al limite di assegnazione della capacità dell'85% tramite Accordo Quadro, si osserva che la formulazione di un'unica soglia, valida per tutta la rete e tutte le fasce orarie, appare nettamente più vincolante rispetto alla previsione della norma (DLgs 112/2015) che, come noto, si limita a stabilire che "con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete", dove l'uso al plurale sembra lasciare legittima l'eventuale coesistenza di più limiti, là dove motivata da esigenze di ottimizzazione della capacità, e a tutela dei viaggiatori che usufruiscono di servizi OSP.</p> <p>Va inoltre osservato che l'art. 8 comma 2 del Reg. 545/2016, nel menzionare una percentuale del 70%, non la lega a un limite a sottoscrivere accordi quadro, ma solo alla facoltà di omettere alcune procedure di coordinamento, sotto tale percentuale, come dettagliato negli articoli specificati, facendo dunque concludere che esso non si configuri come un divieto a definire nel PIR percentuali differenti e diversificate per rispondere al mandato del DLgs 112/2015.</p> <p>E' altresì noto, anche a seguito dei procedimenti avanzati da ART, che l'uso di un singolo limite per l'intera rete porta a rendere già oggi incompatibili numerose tracce presenti in accordi quadro sottoscritti, inclusi quelli relativi a servizi OSP, e di conseguenza renderà impossibile confermare nei prossimi accordi quadro svariati servizi in essere, riducendo quindi la stessa funzione di tutela dei servizi OSP che è tra le motivazioni per cui gli Enti affidanti di contratti di servizio pubblico sono titolati a sottoscrivere accordi. Infine non risulta chiaro, ma appare sostanzialmente critico, come si possa gestire nel tempo l'interazione tra gli accordi, là dove devono convivere sulla stessa infrastruttura i servizi OSP in capo a più Regioni, dato che il tetto massimo dell'85% di capacità assegnabile alla somma degli accordi quadro appare mettere in discussione la compatibilità</p>	<p>Stante quanto disposto dal Regolamento di Esecuzione 2016/545/UE, si è ritenuto di uniformarsi alla soglia di capacità complessiva assegnabile con Accordi Quadro (85%), sancita dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con Delibera 70/2014 per l'IFN.</p> <p>Fermo quanto sopra rappresentato, possibili evoluzioni riguardanti il processo orario, e quindi la capacità assegnabile tramite Accordo Quadro, saranno oggetto di approfondimento e di confronto a livello Europeo con il progetto TTR.</p>

		<p>con la soglia anche degli accordi già esistenti, ogniqualvolta un ulteriore soggetto ne sottoscrivesse uno nuovo.</p> <p>Per tutte queste motivazioni si chiede di rivalutare la formulazione oggi presente nel PIR, ad esempio diversificando la soglia in base al tipo di linea e di traffico, alla presenza o meno di richieste di servizi di mercato, alla fascia oraria (ad esempio valutando il superamento dell'85% della capacità assegnabile con un AQ, ovvero, con l'insieme degli AQ per ciascuna tratta e per fascia bioraria anziché oraria) o ad altre grandezze che potranno essere valutate nel rispetto della norma vigente.</p> <p>Si segnala in proposito che alcune Regioni, tra cui la scrivente, hanno già provveduto a segnalare le medesime tematiche ad ART, la quale ha fissato un'audizione specifica nel prossimo mese di settembre. Si ritiene pertanto che il gestore e le Regioni possano cooperare nel miglioramento di questa parte dell'assegnazione della capacità auspicando anche una priorità al servizio OSP nell'assegnazione della nuova capacità a seguito dei rilasci tecnologici e infrastrutturali della rete previsti nei prossimi anni.</p>	
<p>Par. 4.3 – Riduzioni di capacità</p>	<p><u>Regione Piemonte</u></p>	<p>4.3.2 .1 – lettera b) – verificare che sussista tale fattispecie per le reti IFRP, in caso negativo si potrebbe eliminare. In relazione all'ultimo capoverso, non risulta chiaro dove venga pubblicato entro 18 mesi il prospetto modificato. Stesso discorso vale per i paragrafi successivi 2, 3, e 4. Viene infatti indicata genericamente “tramite apposita documentazione” la fase informativa segnalando la pubblicazione dei programmi ma senza specificare dove (sul sito del GI? - Si evidenzia che nel PIR IFN per tali indicazioni viene fornita informativa su e-pir e che a pag. 42 paragrafo 2.6 del PIR IFRP ci si riferisce all'e-pir per gli aggiornamenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura). Si ritiene opportuno che venga indicato specificatamente il luogo di pubblicazione delle informazioni relative all'IFRP e, se possibile, in e-pir in coerenza a quanto previsto per IFN).</p>	<p>Tale fattispecie è prevista anche per le reti IFRP, in linea con quanto avviene per tutte le linee gestite da RFI.</p> <p>Come richiesto, è stato specificato come luogo di pubblicazione delle informazioni il portale e-PIR, eliminando dove prevista l'espressione “apposita documentazione”.</p>

		4.3.2.2 – 4.3.2.3 Si segnala che nel caso di IFRP si passa direttamente dai 12 ai 6 mesi. A differenza di quanto previsto per IFN non viene indicato lo step a “9 mesi”	Lo step a 9 mesi previsto dal PIR 2026 dell'IFN riguarda specifici impegni assunti da RFI per la rete nazionale.
Par. 4.6.2 – Criteri di priorità delle tracce orarie	<u>Regione Piemonte</u>	<p>Nei criteri di priorità delle tracce orarie, fatte salve le richieste in aderenza ad un AQ sottoscritto viene indicata al primo punto la priorità ai servizi di trasporto internazionali e successivamente a quelli sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio tra IF e Regioni.</p> <p>Si rileva che non risulta che la IFP sia interessata da servizi di trasporto internazionali e, ad ogni modo, si ritiene necessaria una riformulazione che assegni la priorità ai servizi OSP.</p>	<p>Per quanto attualmente l'infrastruttura regionale piemontese non sia interessata da servizi di trasporto internazionale, si ritiene di mantenere tale formulazione, poiché tali servizi sono tecnicamente idonei a circolare sulla rete piemontese.</p> <p>Per quanto riguarda la priorità ai servizi OSP si rimanda alla risposta all'osservazione al Par. 6.3.2</p>
Par. 5.3.2 – Tariffe del Pacchetto Minimo d'Accesso	<u>Regione Piemonte</u>	<p>Tariffe del PMDA</p> <p>In relazione alla nuova formulazione delle tariffe si chiede che, in relazione ai servizi OSP, vengano forniti/resi disponibili ad ogni Ente Affidante per ogni contratto di servizio (anche on line in sezione riservata del portale) tabelle di confronto nelle quali, a parità di servizio (dell'anno precedente) possano evincersi le differenze tra il precedente metodo di tariffazione e quello attuale. Nell'attuale versione del PIR IFRP vengono eliminate dalle tabelle le tariffe ma non vengono indicati i nuovi valori, contrariamente a quanto invece presentato nel PIR IFN.</p>	<p>Si riporta quanto indicato nella Relazione accompagnatoria della I bozza del PIR 2026 dell'Infrastruttura Regionale Piemontese <i>“In ottemperanza a quanto previsto dal combinato disposto delle delibere ART n°166/2023 e n°51/2024 viene riportato che i valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui esso si riferisce saranno definiti nel corso del 2025, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 – che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023, il GI dovrà formulare nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe”</i></p> <p>Per tali motivi, si valuterà la richiesta formulata quando sarà vigente il nuovo sistema tariffario per l'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese.</p>

<p>Par. 6.3.2 – Regole di gestione</p>	<p><u>Regione Piemonte</u></p>	<p>Al fine di ridurre al minimo gli scostamenti tra l'orario programmato e quello effettivo si chiede, per la fascia pendolare, la prevalenza nei principi di gestione dei treni OSP regionali rispetto agli altri. Si chiede, pertanto, che nella prima parte della tabella, relativa alla fascia pendolare, venga assegnata la priorità 1 a tutti i treni OSP retrocedendo a priorità 2 quelli OA a mercato.</p>	<p>Si ritiene di mantenere l'attuale priorità di servizi, peraltro non soggetti a variazione, rimandando a quanto rilevato da RFI alla medesima osservazione nelle valutazioni alla I bozza del PIR 2026 dell'IFN.</p>
--	--------------------------------	---	--